Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt LI. — Wydany i rozesłany dnia 17 października 1872.

142.

Dokument koncesyi z dnia 4 września 1872,

na budowę kolei żelaznej parowej z Mostu do granicy czesko-saskiej pod Mulde.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. spółka akcyjna kolei żelaznej z Pragi do Duchcowa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Mostu do granicy czesko-saskiej pod Mulde, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu widzimy się spowodowani, rzeczonej spółce koncesyą tę na zasadzie ustawy z dnia 28 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 104), nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy spółce akcyjnej kolei żelaznej z Pragi do Duchcowa prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Mostu na Litwinów górny, Osiek, Gröb i Mikułów do granicy czesko-saskiej pod Muldą.

Spółka akcyjna uprzyw. kolei żelaznej z Pragi do Duchcowa jest obowiązana wybudować na żądanie administracyi państwa i w sposób przez nią oznaczyć się mający, kolej łączącą z Nowego Miasta do granicy czesko-saskiej, przytykającą do kolei mogielnickiej.

Zastrzega się, że w traktacie, z rządem królewsko-saskim zawrzeć się mającym, ustanowione będą przepisy, tyczące się tak połączenia tych linii z siecią kolei saskich, jakoteż co do służby ruchu w stacyach wspólnych, a spółka akcyjna kolei żelaznej z Pragi do

Duchcowa lub onejże prawni następcy winni poddać się przepisom tego traktatu i obowiązkom z onegoż wypływającym.

§. 2. Spółka jest obowiązana ukończyć kolej z Mostu na Litwinów górny i Osiek do Grobu w przeciągu lat dwóch licząc od dnia dzisiejszego, a resztę linii aż do granicy saskiej jednocześnie z linią, mającą się wybudować po stronie saskiej od Freibergu do granicy czeskiej, najpóźniej zaś w przeciągu lat trzech licząc od dnia dzisiejszego i kolej gotową oddać na użytek publiczny.

§. 3. Spółka zobowiązuje się zbudować własnym kosztem, urządzić i utrzymywać linią telegraficzną na użytek ruchu i do dawania sygnałów potrzebną, a to, albo podług rozporządzenia zakładu telegrafów państwa albo za przyłożeniem się onego.

Rząd państwa zastrzega sobie prawo przeznaczenia linii telegraficznych ruchu do korespondencyi rządowych i prywatnych.

Rząd ma prawo przymocować druty telegrafów państwa do podpór telegrafów ruchu lub poprowadzić osobne linie na gruncie spółki bez żadnej zapłaty i bez żadnego wynagrodzenia.

Spółka przyczyniać się będzie bezpłatnie do nadzorowania i utrzymania tych linii rządowych, polecając to służbie kolejowej.

Spółka jest nadto obowiązana przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych według taryfy przepisanej dla transportów wojskowych i zachowywać takowe w swoich dworcach i stacyach.

We wszystkich powyższych względach spółka jest obowiązana zawrzeć w czasie właściwym ze zakładem telegrafów państwa osobną umowę.

§. 4. Tak kolej żelazna z Mostu do Muldy, jakoteż kolej łącząca z Nowego Miasta, przytykająca do kolei mogielnickiej, ma być uważana za integralną część składową linii, dawniej koncesyonowanych na rzecz spółki kolei z Pragi do Duchcowa a co się tyczy taryfy, mają być zastósowane przepisy koncesyi z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 97).

Atoli dla linii, w §. 1 niniejszego dokumentu koncesyi wzmiankowanych, pozwala się wymierzyć ceny jazdy na przestrzeniach ze spadkiem 1 : 60 i większym, podług długości półtora razy wziętej.

Rząd zresztą zastrzega sobie prawo odpowiedniego zniżenia taryfy po upływie pierwszych dziewięciu lat ruchu od otwarcia kolei z Mostu do granicy pod Muldą, tak dla linii w §. 1 wzmiankowanych, jakoteż dla linii nadanych już koncesyą z dnia 25 czerwca 1870, a to za porozumieniem się ze spółką kolei z Pragi do Duchcowa, lub jej następcami prawnymi.

§. 5. Przepisy co do transportów wojskowych i co do ulg dla podróżujących wojskowych, w §. 10 dokumentu koncesyi z dnia 25 czerwca 1870 zawarte, a tyczące się tak linii już koncesyonowanych, jak i tych, które są wzmiankowane w §. 1, spółka akcyjna kolei żelaznej z Pragi do Duchcowa obowiązana jest rozciągnąć na obronę krajową obu połów państwa i na strzelców krajowych tyrolskich, a to nietylko gdy jadą na koszt skarbu, lecz także, gdy podróżują na własny rachunek w czynnościach służbowych, udając się na ćwiczenia wojskowe i na zebrania dla kontroli, oraz stosować takowe do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich i do c. k. żandarmeryi.

Spółka jest także obowiązana w tej samej rozciągłości przystąpić do umowy dodatkowej, z dniem 1 czerwca 1871 w wykonanie wprowadzonej *) tyczącej się przewozu obłoż-

*) Rozporządzenie normalne, dziennika rozporządzeń dla ces. król. armii z roku 1871, 22 zeszyt Nr. 79.

nie chorych i rannych na rachunek skarbu, tudzież do umowy względem wzajemnego niesienia sobie pomocy przy przewozie większych transportów wojskowych na kolejach żelaznych, jakoteż do umowy względem dostarczenia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów, potrzebnych do transportów wojskowych.

Podobnież co się tyczy przyjmowania wysłużonych podoficerów wojska stałego marynarki wojennej i obrony krajowej, spółka winna zastósować się do przepisów §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 *) i ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 6. Koleje żelazne w §. 1 wzmiankowane uwalnia się:

a) od opłaty stempli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei, aż do otwarcia ruchu;

b) od opłaty stempli i należytości od akcyi i pryorytetów pierwszej emisyi tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów;

c) od opłaty podatku dochodowego i od opłaty należytości stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich podatków, które w przyszłości mogą być ustawami zaprowadzone, na lat dziesięć, licząc od dnia dzisiejszego.

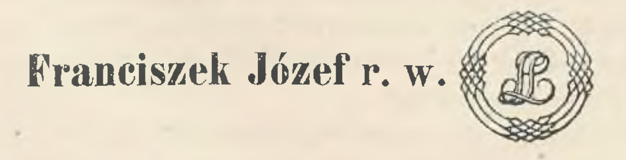
Uwolnienie od podatku dochodowego, dozwolone w ustępie *c)*, może być wykonane tym sposobem, że podatek dochodowy od kolei z Pragi do Duchcowa opłacać będzie spółka w stosunku ilości mil kolei dawniej koncesyonowanej do nowej kolei.

§. 7. Koncesya niniejsza trwa tak długo, jak i koncesya z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 97).

§. 8. O ile w koncesyi niniejszej co innego nie jest postanowionem, warunki podane w dokumencie koncesyi z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 97) na kolej z Pragi do Duchcowa będą się odnosić także do przedłużeń w §. 1 wzmiankowanych.

Ostrzegając surowo aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom, do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia czwartego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.



Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

---

*) Dz. ust. państ. 151.

143.

Dokument koncesyi z dnia 14 września 1872,

na kolej żelazną parową z Bozenu do Meranu.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki:

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Karol Baron Schwarz, Jan Putzer-Reibegg i Edward Weinhart podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Bozenu do Meranu, mającej ujście do kolei południowej; przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 28 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 103) nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z Bozenu do Meranu, mającej ujście do kolei południowej.

§. 2. Budowa i urządzenie ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających.

Przy budowie należy zastósować się w szczególności także do wymagań, jakie ministerstwo handlu objawi, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Roboty budownicze będą rozdane przez licytacyą.

Administracya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie zmian w budowie, jeżeli takowe, stosownie do rezultatu rewizyi wojskowo technicznej i oględzin śladu przez komisyą polityczną na zasadzie przepisu §. 6 ustawy o koncesyach na kolei żelazne przedsięwziąść się mających, okażą się potrzebnemi tak dla publicznego obrotu jak oraz dla zabezpieczenia stanu kolei i dla dopełnienia przepisów prawnych.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku śladu zatwierdzonego, do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna całej linii może być ograniczona do jednego toru; tunele jednak od razu z szerokością w świetle na dwa tory zbudować należy, a koncesyonaryusze są obowiązani wystawić most na Eisaku pod Bozenem od razu na dwa tory i filary tegoż zbudować w szerokości dwóch torów ponad najwyższy stan wody.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor, tudzież położenia tegoż w miejscach gdzie uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 140.000 zł. srebrem.

Wszystkie mosty, tudzież wszelkie znaczniejsze budynki i budowle sztuczne mają być wykonane stale z żelaza i kamienia.

Koncesyonaryusze obowiązują się zawrzeć umowę z spółką kolei południowej względem używania dworca kolei południowej w Bozenie i względem urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym.

Jeżeli będzie potrzebnem rozszerzenie dworca kolei w Bozenie, koszta poniosą koncesyonaryusze. Umowy w tym względzie zawarte należy przedłożyć administracyi państwa do zatwierdzenia.

Zastrzega się, że jeżeli umowa nie przyjdzie do skutku, administracya państwa poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei sąsiednich i założenia kolei prowadzących do kopalń i innych kolei do własnego użytku.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani zacząć budowę kolei koncesyonowanej w przeciągu 6 miesięcy od dnia nadania koncesyi a ukończyć takową i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu następnych dwóch lat.

Dopełnienie tego zobowiązania tudzież innych warunków koncesyi poręczyli koncesyonaryusze administracyi państwa złożeniem kaucyi w sumie 50.000 zł. wal. austr. na podstawie dokumentu oddzielnie wydanego.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonarynszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych, prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na dobro publiczne uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń [mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 *) i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 **), tudzież ustaw i rozporządzeń jakiew przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, oddając na ten cel przedział lub wagon, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych w każdym kierynku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas

*) Dz. u. p. Nr. 238.
**) Dz. u. p. z roku 1852 Nr. 1.

koncesyonaryusze winni swoim kosztem dostarczyć i utrzymywać zamiast zwykłych czterokołowych, wagony poczty ruchomej do tego celu potrzebne, według wymagania administracyi pocztowej urządzone.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach, w których urząd pocztowy już istnieje lub będzie zaprowadzony, ma być wyznaczone bezpłatnie stosowne biuro pocztowe, składające się z jednego pokoju i izby na rzeczy, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościach.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się urządzić i utrzymywać własnym kosztem, podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładu telegrafów państwowych, linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyi rządowych i prywatnych.

Rządowi wolno jest przymocować druty telegrafów państwa do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie spółki, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia. Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatny udziadł służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

We wszystkich powyższych względach koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć w swoim czasie osobną umowę ze zakładem telegrafów państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

a) Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w I klasie . . . . 36 cent. wal. austr.
„ II „ . . . . 27 „ „ „
„ III „ . . . . 18 „ „ „

Gdyby się okazała potrzeba dalszego zniżenia ceny przewozu osób, a koncesyonaryusze nie mogliby zniżyć odpowiednio cen przewozu w trzeciej klasie; obowiązani są zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z taryfą dziewięć centów od mili.

Po upływie dziesięciu lat ruchu rząd ma prawo zarządzić za porozumieniem się z koncesyonaryuszami lub ich następcami prawnymi, odpowiednie zniżenie taryf osobowych tutaj przepisanych.

Dla pociągów pośpiesznych, które winny składać się przynajmniej z wagonów I i II klasy, taryfy te mogą być podwyższone o 20 prc. pod warunkiem że chyżość tych pociągów pośpiesznych nie będzie mniejsza jak przeciętna chyżość pociągów pospiesznych na innych kolejach austryackich.

b) Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej chyżości od cetnara cłowego i mili:

klasa normalna	I	2·5	cent. wal. auttr.
„ „	II	2·75	„ „ „
„ „	III	3	„ „ „

Klasa zniżona *A* (bez różnicy ilości): zboże, mąka, mlewo, ryż, owoce, wino, żywice, szmaty, sól, cukier surowy, żelazo 2·25 cent. wal. austr.

Klasa zniżona *B* (jeżeli się oddaje najmniej 100 cetnarów cłowych): drzewo budulcowe i do wyrobów przeszło 18 stóp długości, asfalt, odpadki, żelazne, jarzyny, wapno, nawozy, dębnik, płyty kamienne . . . . 2 cent. wal. austr.

Klasa zniżona *C* (posyłka pełnemi wagonami): kamienie budulcowe i łamane, rudy, buraki na paszę i cukrowe, drzewo opałowe, drzewo budulcowe i do wyrobów nie więcej nad 18 stóp długości mające, węgiel kamienny i brunatny, koks, cegły, piasek, ziemie, żelazo surowe . . . . 1·5 cent. wal. austr.

Powyższe maksymalne taryfy towarowe będą zniżone na żądanie administracyi państwa, a mianowicie taryfy klas normalnych o pięć od sta, taryfy zaś klas zniżonych o dziesięć od sta, jak tylko dochód ryczałtowy kolei żelaznej w przeciągu jednego roku dosięgnie sumy 125.000 zł. wal. austr. srebrem z jednej mili, i chociażby ten dochód ryczałtowy wynosił później mniejszą od powyższej kwotę, taryfy zniżone, nie będą już podwyższone, a przeciwnie ile razy dochód ryczałtowy z jednej mili powiększy się o 25.000 zł. w przeciągu roku, powyższe taryfy maksymalne zostaną za każdym razem jeszcze o pięć od sta zniżone dopóki ogólne zniżenie nie będzie wynosiło 50 od sta pozycyi maksymalnych, koncesyą przepisanych.

Tytułem należytości za ekspedycyę kolej pobiera: za ekspedycyą kamieni budulcowych i łamanych, węgli brunatnych i kamiennych, jakoteż koksu 1·5 cent. od cetnara cłowego; za ekspedycyą innych towarów dwa centy od cetnara cłowego; należytość za włożenie do wagonu i wyjęcie, tudzież asekuracya powszechna jest już w tę kwotę wliczona.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za ekspedycyę pobierane będzie o $^5/_{10}$ cent. mniej na cetnarze cłowym.

Co się tyczy cen przewozu innych towarów, opłaty składowego, i innych przepisów ruchu, tak postąpić należy, aby też ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe i uciążliwsze jak na kolei południowej.

Koncesyonaryusze są obowiązani, zaprowadzić na tej kolei w obrocie towarowym taką nomenklaturę i klasyfikacyę towarów, jakoteż takie postanowienia względem ruchu, jakie są zaprowadzone na c. k. uprzyw. kolei południowej.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach powyżej określonych służy koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy szczegółowe winny być ogłoszone publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość winna być przyjmowaną także w walucie krajowej z uwzględnieniem wartości obiegowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu ustanowić się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone po cenach zniżonych według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stósowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich nie tylko gdy jadą na rachunek skarbu lecz oraz gdy odbywają podróż służbową na własny rachunek, jadąc na ćwiczenia z bronią lub zebrania dla kontroli; tudzież do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, c. k. żandarmeryi i straży bezpieczeństwa i skarbowej, uorganizowanej na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do transportów wojskowych i względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej **) jak nie mniej do ugody dodatkowej ***) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, koncesyonaryusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 †) tudzież postanowieniom ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60), tyczącej się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 13. Nadaje się także koncesyonaryuszom prawo zawiązania spółki akcyjnej i w celu pozyskania potrzebnych funduszów, prawo puszczenia w obieg akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię, a które będą na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane.

---

*) Rozporządzenia normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21 Nr. 97.

**) Dodatek do Nr. 148 w 42 zeszycie rocznika 1870 rozporządzeń normalnych dziennika rozporządzeń ces. król. armii.

***) Rozporządzenie normalne c. k. dzidnnika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 22, Nr. 79.

†) Dz. u. p. z roku 1868 Nr. 151.

Administracya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie kursu emisyi.

Suma zebrana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane w walucie zagranicznej, kwota powinna być wyrażona także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa winny być umorzone przed akcyami.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki podlegają zatwierdzeniu rządu.

§. 14. Koncesyonaryusze mają prawo ustanawiać ajencye w kraju i zagranicą tudzież urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 15. Uwalnia się kolej żelazną w §. 1 wzmiankowaną:

a) od opłaty podatku dochodowego i od opłaty należytości stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich podatków, które w przyszłości mogą być ustawami zaprowadzone, na lat pietnaście;

b) od opłaty stempli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału jakoteż budowy i urządzenia kolei, aż do otwarcia ruchu;

c) od opłaty stempli i należytości od akcyi i pryorytetów pierwszej emisyi, tudzież od kwitów tymczasowych, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów.

§. 16. Administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono, lub takowe usunięto.

Administracya państwa ma prawo wydelegować organ do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić wynagrodzenie roczne, które wymierzy administracya państwa w sposób odpowiedni.

§. 17. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Koncesya traci trakże moc swoją jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 18. Administracya państwa zastzega sobie prawo odkupienia niniejszej koncesyi a względnie kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei, a to za opłatą wynagrodzenia w gotowiźnie.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i będzie policzony przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak przeciętny dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił przynajmniej 5·2 proc. w srebrze kapitału zakładowego nominalnego, przez administracyę państwa zatwierdzonego, ta suma minimalna będzie przyjęta za czysty dochód, służyć mający za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

Dochód czysty, według tych zasad obliczony i dwadzieścia razy wzięty, stanowi cenę odkupu.

Suma kapitału zakładowego nominalnego podlega zatwierdzeniu administracyi państwa, takowy tworzą:

a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia projektów;

b) koszta budowe i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. do końca pierwszego roku ruchu od otwarcia ruchu na całej linii koncesyonowanej, jakoteż wszelkie inne wydatki, które oprócz wymienionych w ustępie *a)* trzeba będzie ponieść koniecznie na urządzenie i wprowadzenie w ruch kolei koncesyonowanej;

c) pięć procentowe odsetki od kapitałów wpływających podczas budowy aż do otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii w miarę postępu budowy i urządzeń ruchu, po strąceniu dochodów czystych jeżeli takowe będą osiągnięte w przypadku otwierania ruchu częściowo, jakoteż po strąceniu odsetków od kapitałów wpływających a nie zaraz użytych.

d) koszta zebrania kapitału, tudzież zatwierdzona przez rząd przeciętna strata na kursie przy otrzymywaniu gotowizny za akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa.

Jeżeli po upływie pierwszego roku ruchu będą wzniesione nowe budowle, lub urządzenia ruchu pomnożone; koszta ztąd powstałe mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracya państwa pozwoliła na zamierzone nowe budowle lub na pomnożenie urządzeń do ruchu potrzebnych a koszta zostaną należycie wykazane.

§. 19. Nadto, gdyby administracya państwa uznała to za potrzebne lub stósowne, koncesyonaryusze będą obowiązani na jej żądanie odstąpić kolej koncesyonowaną innemu przedsiębiorstwu za wynagrodzeniem.

Co do sposobu i sumy tego wynagrodzenia obie strony winny ugodzić się same.

Gdyby jednak ugoda taka nie przyszła do skutku, wynagrodzenie będzie wymierzone podług tych samych zasad, które ustanowione zostały w §. 18 na wypadek odkupienia kolei przez administracyę państwa.

Atoli, gdyby kolej nie była jeszcze w ruchu lat siedm, lecz dopiero pięć, za podstawę do wymierzenia ceny odkupu wzięty będzie przeciętny czysty dochód trzech lat najpomyślniejszych; gdyby w ruchu nie była jeszcze lat pięć, czysty dochód najpomyślniejszego roku.

Gdyby zażądano odstąpienia przed końcem pierwszego roku ruchu, natenczas, jak w ogóle we wszystkich przypadkach, cena nie będzie mogła wynosić mniej, niż suma minimalna, którąby administracya państwa zapłaciła w razie odkupu kolei na podstawie §. 18.

§. 20. Gdy koncesya moc swoją utraci i od tegoż dnia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi za opłatą renty rocznej bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami wyżej wzjankowanemi.

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją utraci, jakoteż w razie odkupienia kolei, koncesyonaryusze zatrzymują na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz rezerwowy, i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 21. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia czternastego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.



Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.